Trouvé sur Internet, ce fichier ne fut que transformé en pdf, avec quelques légères rotations d'images.
Un très GRAND MERCI, a celui, ou celle, qui a scanné ces pages qui sont difficilement accessibles, et plus éditées maintenant.

Dans le monde du tout payant, et du vide-grenier pour faire du fric, si vous avez des documents et que vous voulez faire participer votre passion avec d'autres, sans vous remplir les poches, alors :
Faites vivre vos souvenirs et votre savoir avec le NET.

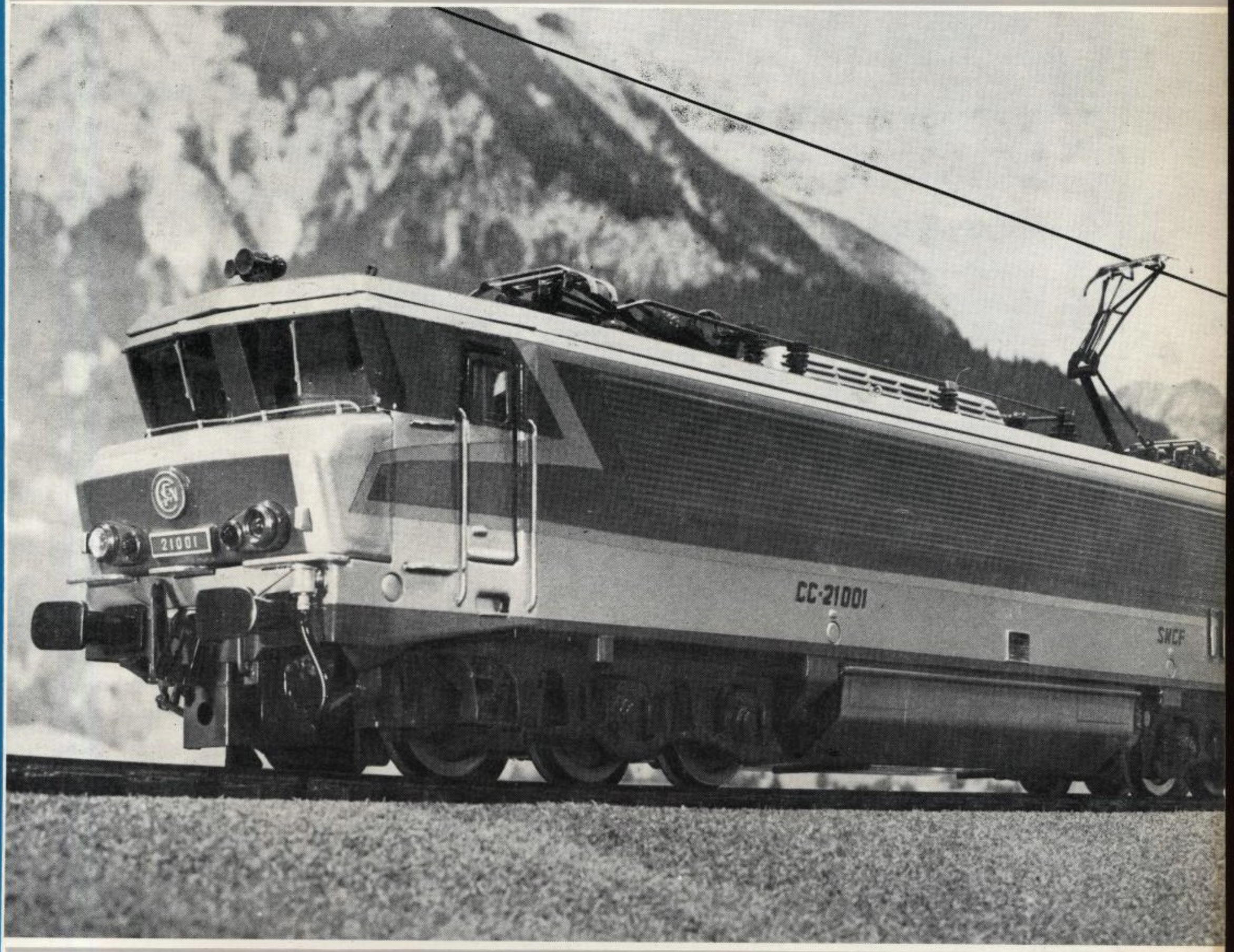
Le P2P n'est pas utilisé pour la copie illicite, mais sert surtout à partager des connaissances et à rendre service.
"Car nous avons tant à partager, si nous le voulons bien"

Merci.

AVRIL '74

LOCO revue

LOCO-REVUE
la revue des modélistes et amateurs de chemins de fer
N° 349
Avril '74
5,70 F
Etranger 6,30 F



SOMMAIRE p. 181

LOCO revue

N° 349
Avril '74
38e année

LA PREMIÈRE REVUE FRANÇAISE DES MODÉLISTES
ET AMATEURS DE CHEMINS DE FER

Fondée en 1937 par Jean Edmond FOURNEREAU
Directeur : Jean FOURNEREAU Fils

FERPRESS

SOMMAIRE

	page
"Glacier Express" ou : A travers le plus beau complexe à voie métrique d'Europe	182
Un parc traction inhabituel sur le réseau en O de la "Villa Thisbé"	185
Nouvelles brèves	190
Modélisme à toute vapeur... Construction d'une chaudière tubulaire de locomotive à vapeur (suite)	192
Le système Trix "e.m.s." de conduite indépendante pour deux trains	194
Le plan du mois : Locomotive à vapeur 150.E Est (1/43)	197
A travers les clubs : communiqués	200
En direct avec nos lecteurs	201
Le set de construction n° 2 de la 141.P Loco-Diffusion	202
La Suisse, carrefour des chemins de fer européens	205
La conduite sélective des trains résolue par l'électronique (suite : Source traction)	206
Librairie	197, 208
Banc d'essai : La CC 21001 de Fulgurex en O	209
Model shopping	212
Petites annonces	214

ENCART COULEURS :

Ancienne compagnie de Caen.
Locomotive à vapeur n° 229, type 021, série 201 à 240
(voir page 184).

Dans notre prochain numéro :

"Glacier Express" ou : A travers le plus beau complexe à voie métrique d'Europe (suite : le "Furka Oberalp Bahn"). — Chez Alix Combelle : L'Antony vapeur club de France est né. — La 230.D Nord de G. Boileau en HO, sa construction. — La conduite des trains résolue par l'électronique (suite). — La locomotive à vapeur dans le dépôt (suite). — Le plan du mois : Bureau postal ambulant PEz, ex-Paz, série 500 modifiée (1/87). — Encart : Fiches techniques chemins de fer touristiques.

NOTRE COUVERTURE

La CC 21001 de Fulgurex en O (voir page 209).

Cliché LOCO-REVUE

CHANGEMENT D'ADRESSE

Pour toute modification d'adresse prière de joindre avec la dernière bande 3,00 F. en timbres poste, l'échéance d'abonnement est indiquée à droite et en haut du cliché d'adresse.

Administration - Rédaction - Publicité - Abonnements :
Editions LOCO-REVUE, Boite postale 9 - 56400 AURAY
Tél. : (97) 24.01.65
R.C. Lorient 66 A 182 - C.C.P. France : 2081-39 Paris, Belgique : 6000-32 Bruxelles
Tarif abonnement (11 numéros, Loco-Revue ne parait pas en Août)
FRANCE : 56,00 F — Etranger : 63,00 F ou valeur équivalente en devises.
Supplément pour emballage cartonné : 2,00 F.

ET N'OUBLIEZ PAS, LOCO-REVUE EST EN VENTE DANS TOUS LES MAGASINS SPECIALISES LES BIBLIOTHÈQUES DE GARE ET MÊME DES AEROGARES

TEXTES et CLICHÉS : tous droits réservés. Les articles publiés n'engagent que la responsabilité de leur auteur. Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus.
Les insertions publicitaires publiées n'impliquent nullement l'engagement de la revue de recevoir toutes les annonces qui lui seraient soumises. Le contrat de publicité n'est pas réalisé sur la seule sollicitation de l'annonceur, mais par l'acceptation du journal qui conserve l'entière liberté d'y donner ou de n'y pas donner suite sans avoir à fournir motifs ou justifications.

« GLACIER - EXPRESS »

ou : A travers le plus beau complexe à voie métrique d'Europe

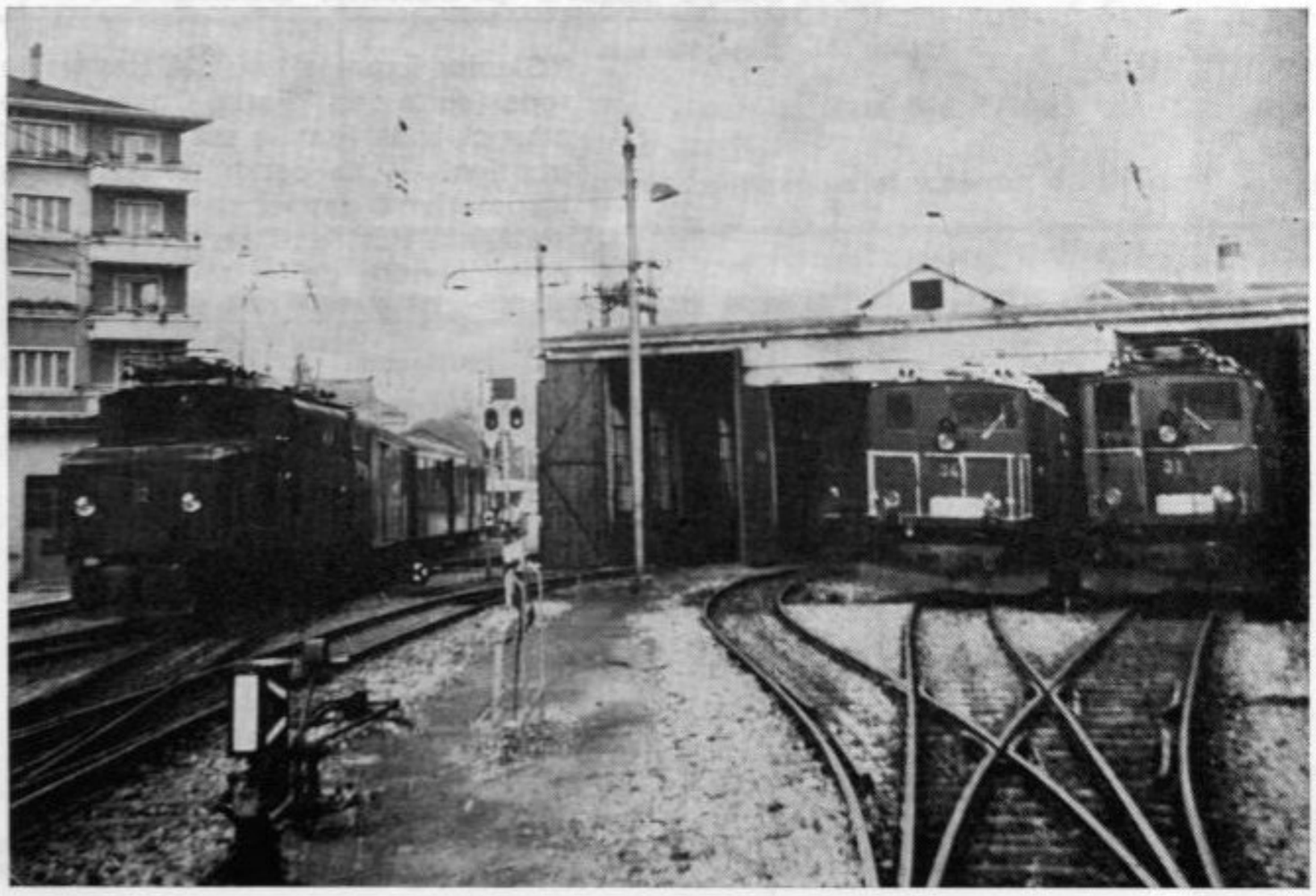
par José BANAUDO
(texte et clichés)

Rames automotrices ABD eh 6/6-2032 et ABD eh 8/8-2042 en gare de Zermatt.

En fait, ce titre ne constitue qu'une clause de style, car si nous vous invitons à partager nos vacances ferroviaires helvétiques, autant vous révéler dès maintenant que pour pouvoir illustrer nos carnets de voyage, nous avons suivi les trains avec « Micheline », la valeureuse 2 ch qui a déjà eu les honneurs de « Loco-Revue » en mai 1972. Nous estimons quand même que, dussiez-vous nous suivre à 10 km à l'heure dans l'ascension des cols, vous serez tentés de revivre avec nous la découverte de ces lignes magnifiques que les ferrovipathes français ne connaissent le plus souvent que par leur réputation.

Les trois compagnies « Brig-Visp-Zermatt Bahn (BVZ), « Furka-Oberalp Bahn » (FO) et « Rhätische Bahn » (Rh B) forment un ensemble cohérent de plus de 500 km de lignes sur lesquelles on rencontre un trafic très important et où des rames de dix voitures ne sont pas rares... Parmi elles, mentionnons tout spécialement le « Glacier-Express » qui relie Saint-Moritz à Andermatt et Zermatt en empruntant les voies des trois réseaux. Ce trafic direct est interrompu l'hiver, car la section centrale de la FO est fermée pendant cette période, au franchissement du col de la Furka. Toutefois, cet inconvénient disparaîtra dans quelques années, comme nous le verrons ultérieurement...

Pour l'heure, nous allons nous lancer à l'assaut des montagnes valaisannes et des trains du « Brig-Visp-Zermatt Bahn ».



Arrivée à Brig, d'un train B.V.Z. en provenance de Zermatt (locomotive HGe 4/4-12). A droite, le dépôt du F.O. (locomotives HGe 4/4-34 et 31).

Cette ligne, inaugurée en 1890, reliait Visp, petite station sur le grand axe à voie normale du Simplon, à Zermatt, soit 35 km, dont 7,5 km établis en rampe maximale de 125 ‰, équipés avec une crémaillère système Abt. En 1929, son origine a été reportée à Brig, ce qui porta le kilométrage total à 44 km. On inaugura le service d'hiver que ne permettait pas auparavant l'enneigement, ce à quoi on para au moyen de longues galeries couvertes. Cette date correspond évidemment au développement des sports d'hiver à Zermatt, qui, au pied du Cervin, devenait une station réputée. L'électrification en courant alternatif monophasé 11 kV/16 2/3 Hz eut lieu en 1929 pour la section Visp-Zermatt et l'année suivante pour le tronçon Visp - Brig.

A Zermatt, le BVZ est prolongé par le « Gornergrat Bahn » (GGB), ligne entièrement à crémaillère, qui s'élève à 3 089 m d'altitude et fait office de « remontée mécanique » pour les skieurs !

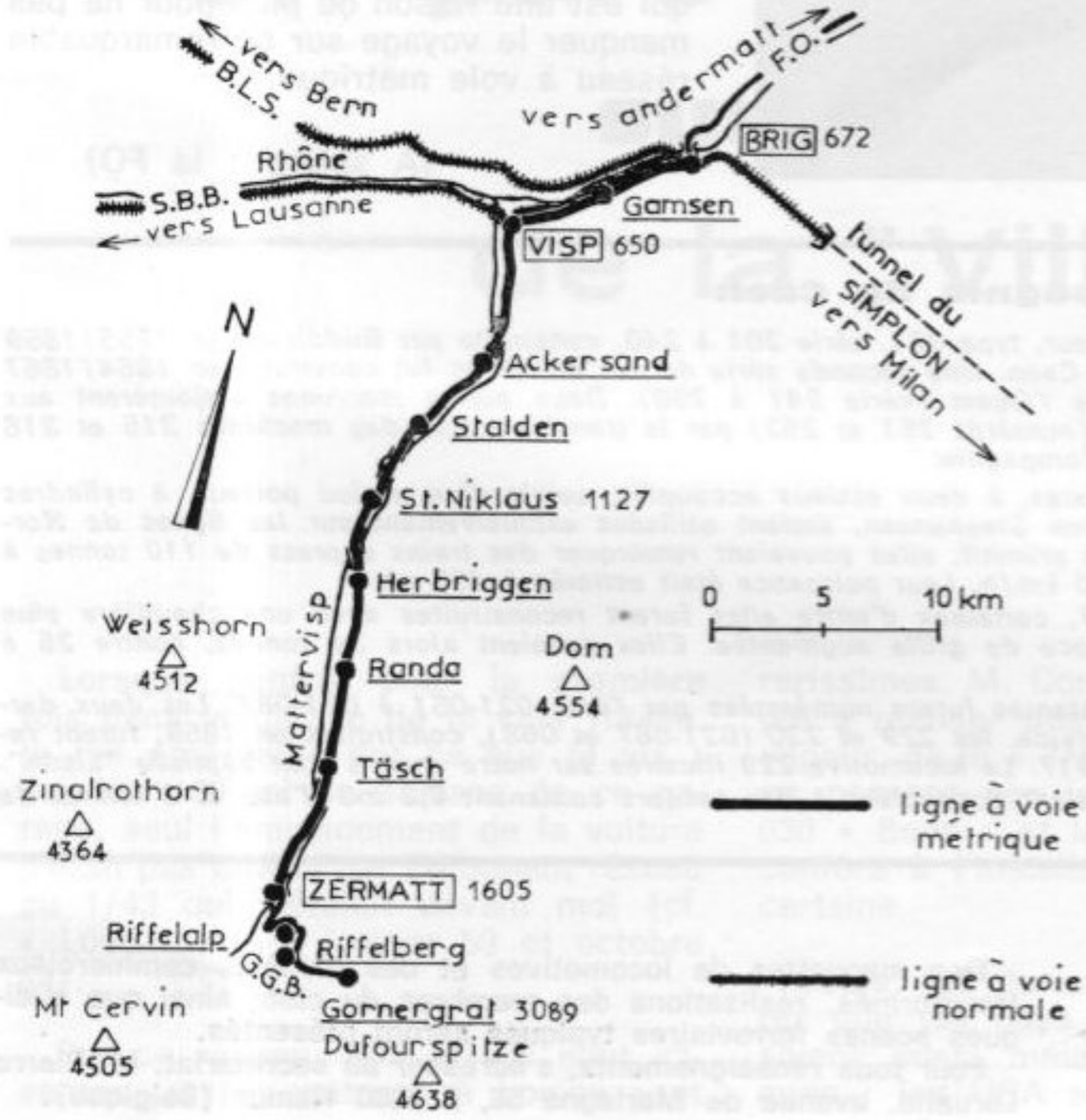
La ligne du BVZ remonte une vallée encaissée, assez sauvage et en tous cas très pittoresque. Les viaducs ont été remplacés après la dernière guerre par des ouvrages modernes en béton, et, malgré une voie impeccable, une caténaire moderne et le bloc lumineux, la ligne conserve un aspect rustique rehaussé par les bâtiments de gares en bois, d'un style très alpestre...

Le matériel moteur est représenté par 6 machines de type BB, de 928 ch, immatriculées HGe 4/4-11 à 16. Les 5 premières ont un court capot à chaque extrémité alors que la n° 16 a une caisse identique à celle des HGe 4/4-31 à 37 de la FO dont nous parlerons ensuite. Les n° 11 à 15 furent construites en 1930 par la SLM et Oerlikon, alors que la n° 16 de même provenance ne date que de 1939. Leur vitesse limite est de 45 km/h en simple adhérence et 20 km/h en crémaillère. Pesant 47 t, elles peuvent remorquer des rames de 108 t.

A Zermatt, les automotrices triphasées du "Gornergratbahn" relèvent la correspondance du B.V.Z. et assurent un véritable "métro des neiges" jusqu'aux pistes de ski.

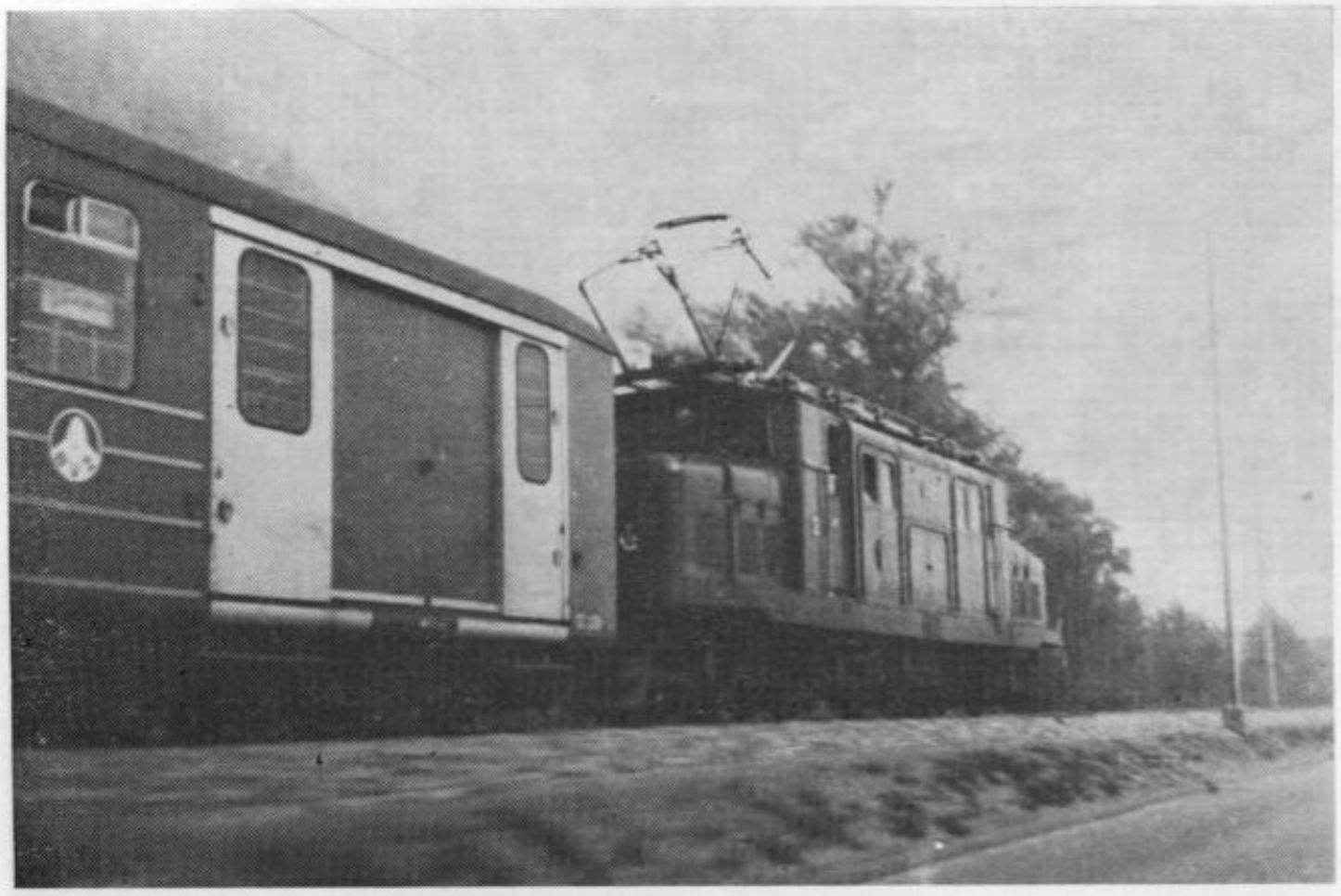
Depuis 1960, des automotrices doubles de 1 200 ch et 1 600 ch ont été introduites. Numérotées respectivement ABD eh 6/6-2031 et 2032, et ABD eh 8/8-2041 à 2043 (nommées «Brig », « Visp » et « Zermatt »), elles peuvent tracter à 55 km/h des rames de 130 t.

Le parc remorqué voyageurs comprend encore des voitures anciennes à plates-formes, toutes à bogies, et un grand nombre de voitures modernes à soufflets et portes centrales ou extrêmes. Le parc marchandises est également bien fourni en matériel récent et compte même des wagons de particuliers (frigos « Migros » et « Bière du Cardinal » !). Le parc de service, évidemment, comprend un chasse-neige automoteur très puissant, ainsi qu'une draisine et deux tracteurs diesels Tm 2/2-2921 et 2922. Et, — nous avons gardé le meilleur pour la fin — la 021 T 2 « Breithorn » vestige de la traction vapeur du début du siècle, cohabite dans une remise de Zermatt avec un important stock de briquettes !



Le tracé du "Brig-Visp-Zermatt Bahn" et l'embranchement du "Gornergratbahn" à Zermatt.

Le BVZ semble donc en excellente santé, d'autant plus qu'il détient le monopole de l'accès à Zermatt. Cette situation est toutefois incertaine, car un projet de prolongement de la route est en suspens. En raison de la topographie des lieux, ce projet risquerait d'atteindre des prix prohibitifs, et une station de ski où ne se trouvent que des traîneaux à chevaux et des cha-



— La locomotive HGe 4/4-12, en pleine vitesse en tête d'un train pour Brig (juillet 1972).
— Un train Zermatt - Brig franchit un ouvrage en béton armé, en amont de Stalden.

riots à accus pour le transport des bagages de la gare à l'hôtel, serait ainsi désacralisée... Par contre, le BVZ offre un service excellent et il est très discret à Zermatt, la gare étant située à l'entrée de la station. Une petite critique toutefois : les bagages des skieurs sont régulièrement entassés sur les plates-formes d'accès des voitures. Ne pourrait-on pas adjoindre un fourgon supplémentaire à chaque train, dont l'usage serait gratuit en laissant aux voyageurs la charge de la manutention de leurs valises et de leurs skis ?

Pour le ferrovipathe, la route parallèle jusqu'à Täsch permet de bonnes photos et elle est probablement aussi rapide l'hiver que les trains omnibus, si vous voulez pousser le raffinement à faire des clichés par temps de neige. Par contre, entre Täsch et Zermatt, soit sur 4 km, vous devrez choisir entre le train et le chemin muletier... Enfin, et puisqu'il existe des gens qui ne vont pas à Zermatt uniquement pour son train, nous vous rappellerons que c'est une magnifique station où le domaine skiable reste très vaste. Le ski d'été est possible au « Theodul Pass » dont le versant opposé donne sur la station valdôtaine de Cervinia.

De Paris-Lyon ou Lyon-Perrache vers Brig, le trajet SNCF-CFF est vite fait et les trains BVZ sont très fréquents, ce qui est une raison de plus pour ne pas manquer le voyage sur ce remarquable réseau à voie métrique.

(A suivre : la FO)

L'encart couleurs de ce mois

D'après une gouache de C. BURET

(tous droits réservés).

Compagnie de Caen

Locomotive à vapeur, type 021, série 201 à 240, construite par Buddicom en 1855/1859 pour la Compagnie de Caen. Une seconde série de ces machines fut construite en 1864/1867 pour la Compagnie de l'Ouest (série 241 à 250). Deux autres machines s'ajoutèrent aux précédentes en 1865 (numéros 251 et 252) par la transformation des machines 315 et 316 par les ateliers de la Compagnie.

Ces machines mixtes, à deux essieux accouplés, suivis d'un essieu porteur, à cylindres extérieurs et distribution Stephenson, étaient utilisées exclusivement sur les lignes de Normandie. Dans leur état primitif, elles pouvaient remorquer des trains express de 110 tonnes à une vitesse de 50 à 60 km/h. Leur puissance était estimée à 455 ch.

A partir de 1877, certaines d'entre elles furent reconstruites avec une chaudière plus puissante et une surface de grille augmentée. Elles pesaient alors 34 tonnes, contre 25 à l'origine.

Les 33 unités restantes furent numérotées par l'Etat 021-051 à 021-083. Les deux dernières machines en service, les 229 et 230 (021-067 et 068), construites en 1859, furent retirées du service en 1917. La locomotive 229 illustrée sur notre encart, était baptisée "Lison".

Ces machines étaient accouplées à des tenders contenant 6,3 m3 d'eau et 3 tonnes de charbon.

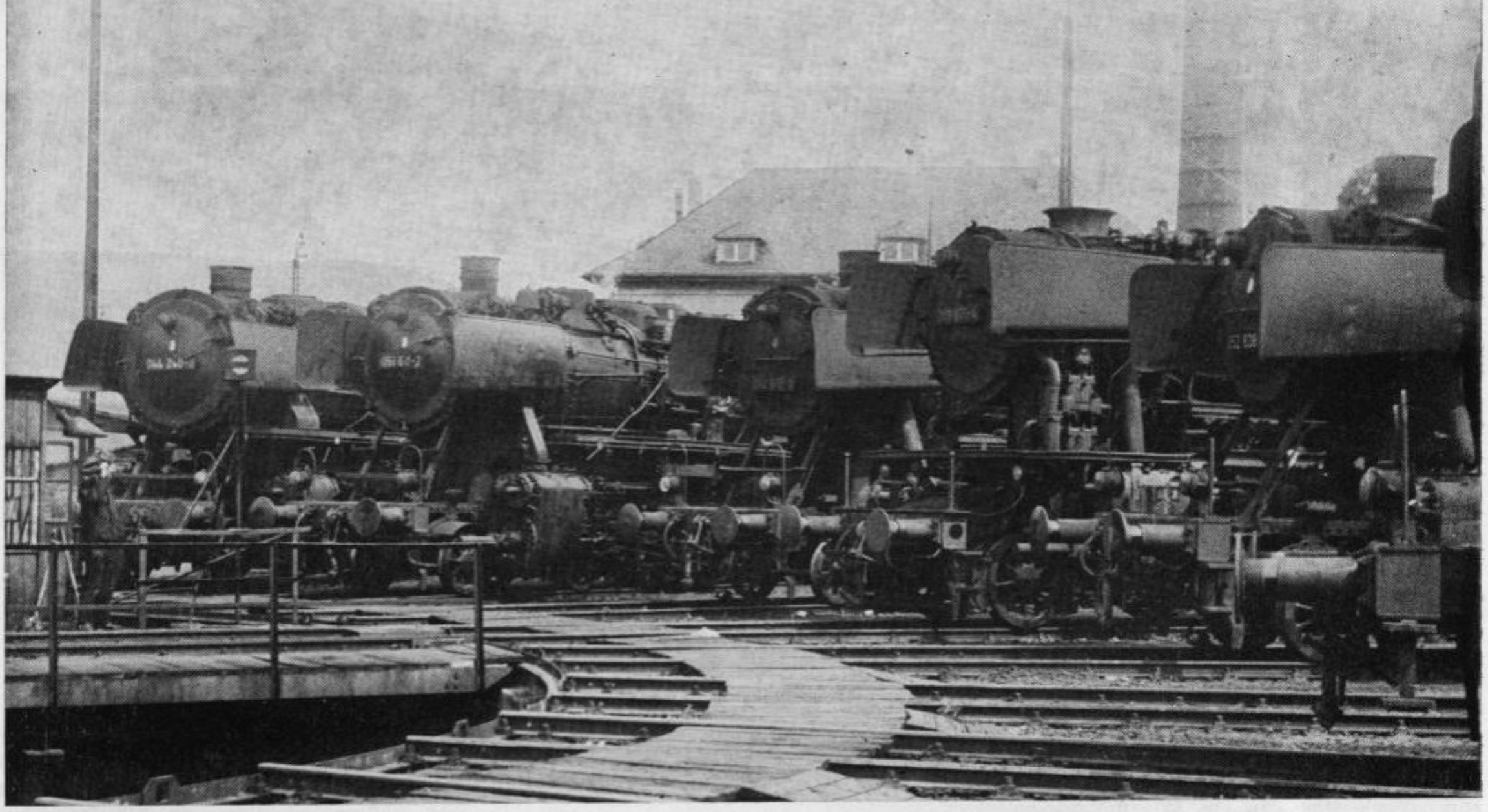
DERNIÈRE MINUTE...

RAIL MINIATURE MOSAN

A Namur, du 30 mars au 6 avril, dans le cadre de l'exposition annuelle qui, cette année, a pour thème le chemin de fer, le Rail miniature mosan présentera un stand axé principalement sur le modélisme ferroviaire.

Des maquettes de locomotives et des modèles commerciaux transformés, réalisations des membres du club, ainsi que quelques scènes ferroviaires typiques seront présentés.

Pour tous renseignements, s'adresser au secrétariat, M. Pierre Laruelle, avenue de Marlagne 56, B 5000 Namur (Belgique).



Nouvelles brèves

LE POINT SUR LA TRACTION VAPEUR ENTRE LA SARRE ET LA MOSELLE (DB ; DIRECTION DE SARREBRUCK).

En décembre 1973, l'électrification de la ligne principale Coblence - Trèves - Saarhölzbach, de la DB, a été achevée.

Après un essai d'un mois d'exploitation, le grand changement auquel on s'attendait pour les locomotives est devenu effectif à dater du 7 janvier 1974.

Malgré la crise du pétrole, la traction vapeur a été sensiblement réduite. La direction générale de la DB, à Francfort-sur-le-Main, a cependant ordonné de ne plus garer ni démolir les locomotives à vapeur.

Bien que le dépôt de Trèves a officiellement arrêté la réparation de celles-ci en septembre 1973, un petit effectif de spécialistes y tient encore en état un nombre réduit de locos vapeur. Ainsi, par exemple, la première unité construite de la série 023, la BR - 023 001 - 1 du dépôt de Crailsheim, a subi une réparation au dépôt de Trèves durant l'automne 1973. Elle fut de retour à Crailsheim le 14 novembre 1973.

Locos vapeur en service au 7 janvier 1974

Dépôt	Série	Effectif	En service régulier
Sarrebruck	050-53	34	6
	023	22	9
Kaiserslautern .	050-53	11	5
	023	5	5
Ehrang	044	0	(parties pour Rheine)
	050-53	15	9
Dillingen	023		(maintenant au dépôt 6
	050-53		de Sarrebruck) 6

Depuis le 1er octobre 1973, les anciennes locos du dépôt de Dillingen sont affectées au dépôt de Sarrebruck. Le dépôt de Dillingen n'existe plus en tant que dépôt indépendant, mais continue a avoir sa propre direction en ce qui concerne les locos vapeur (6 unités en service régulier), notamment sur la ligne Dillingen - Bouzonville SNCF.

Les dernières BR 038 du dépôt de Rottweil sont la 038 382-2, la 038 711-8 et la 038 772-0.

A Rheine se trouvent encore un certain nombre de BR 043 fuel (ligne Emden - Rheine). Certaines BR 044, en bon état, sont transformées pour le fuel aux ateliers de Braunschweig.

Le nombre des 023 et 050-53 a été encore réduit dans la direction DB de Sarrebruck. Une nouveauté : la relation « express » par loco diesel V 216 entre Sarrebruck et Luxembourg (du lundi au vendredi uniquement). Quelques trains tractés par des BR 023 ont été remis à des V 212, entre autres les 3 dernières rames réversibles vapeur de la Sarre, ce qui clôt un intéressant chapitre de l'histoire ferroviaire.

Lignes encore entièrement ou occasionnellement exploitées en traction vapeur

Sarrebruck - Sarreguemines SNCF :
023 → omnibus,
050-53 → trains de marchandises.

Sarrebruck - Forbach SNCF (occ.) :
050-53 → trains de marchandises.

Sarrebruck - Lebach - Wadern :
023 + V 212.

Sarrebruck - Trier - Ehrang (occ.) :
050-53 → sinon, locos électriques.

Dillingen - Bouzonville SNCF :
050-53 → parfois en double traction.

Ehrang - Eifelstrecke :
050-53 → trains de marchandises.

Ehrang - frontière française :
050-53 → trains de marchandises.

Ehrang - frontière luxembourgeoise :
050-53 → trains de marchandises.

Wolfgang GOY

Sur la page de gauche :

— En tête : une belle série de machines au dépôt de Erhang, en juin 1973. De gauche à droite : locomotives 044 240, 051 611. 052 816 (type 150), 023 071 (131) et 052 838 (150).

— En bas : Locomotive 150, série 044 à Apach (juin 73).

Clichés LAVERTU

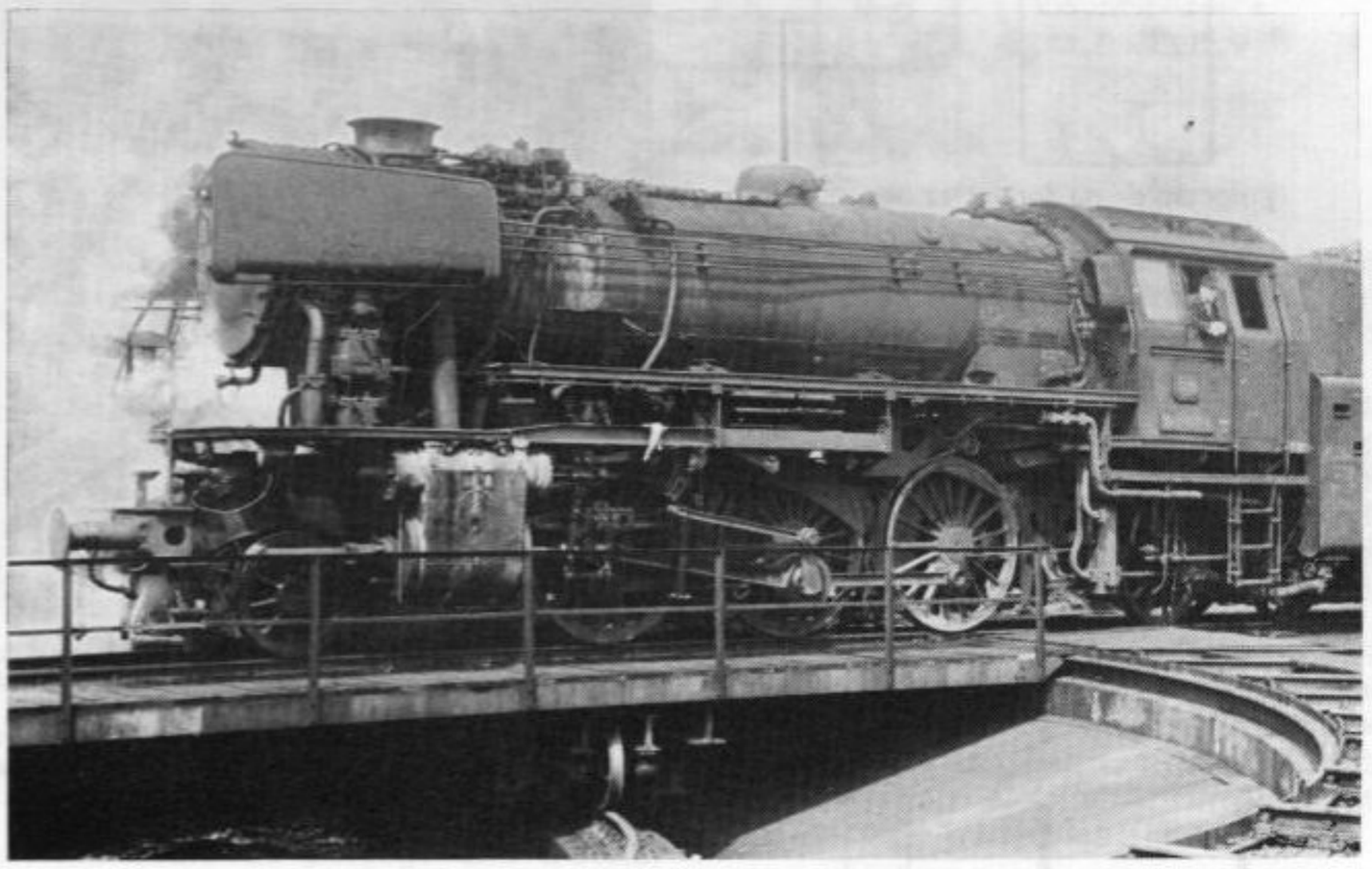
Ci-contre, à droite :

— Locomotive 141.R au dépôt de Sarreguemines, en août 1973.

Cliché W. GOY.

— La "Prairie" 023 071 pénétrant sur le pont tournant du dépôt d'Ehrang (juin 73).

Cliché LAVERTU



Ci-dessous :

En tête d'un train de voyageurs Wadern - Lebach - Wemmetsweiler - Saarbrucken, la 023 036 (type 131), quitte la gare sarroise de Lebach (mai 1973).

Cliché W. GOY

LE PLAN DU MOIS

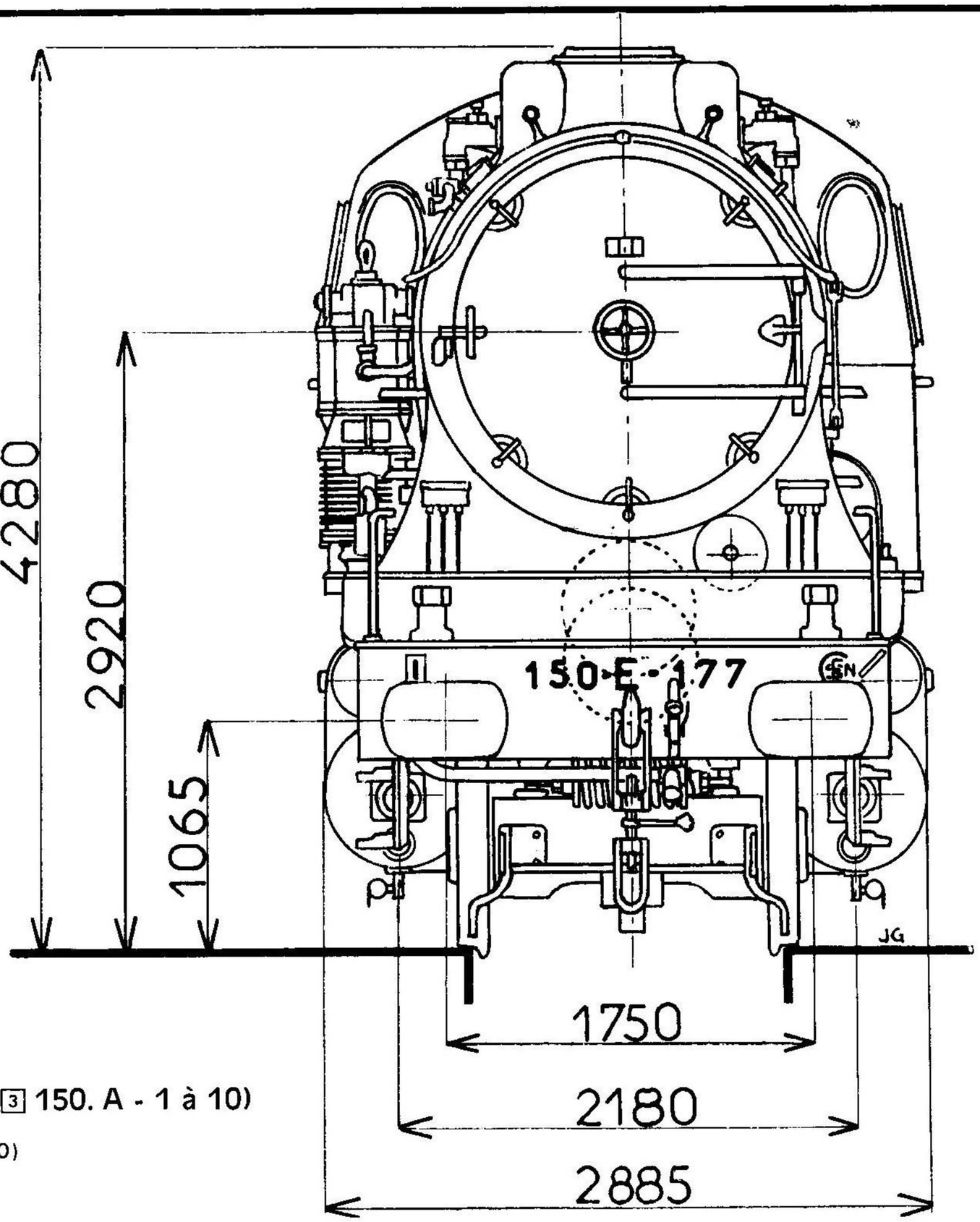
(voir également pages suivantes)

Echelle 1/43

Locomotives à vapeur

à simple expansion

2 cylindres et surchauffe



SNCF [1] 150.E - 1 à 195

et [1] 150.E - 196 à 203 (ex [3] 150. A - 1 à 10)

(Voir fiche documentaire Loco-Recue n° 469/470)

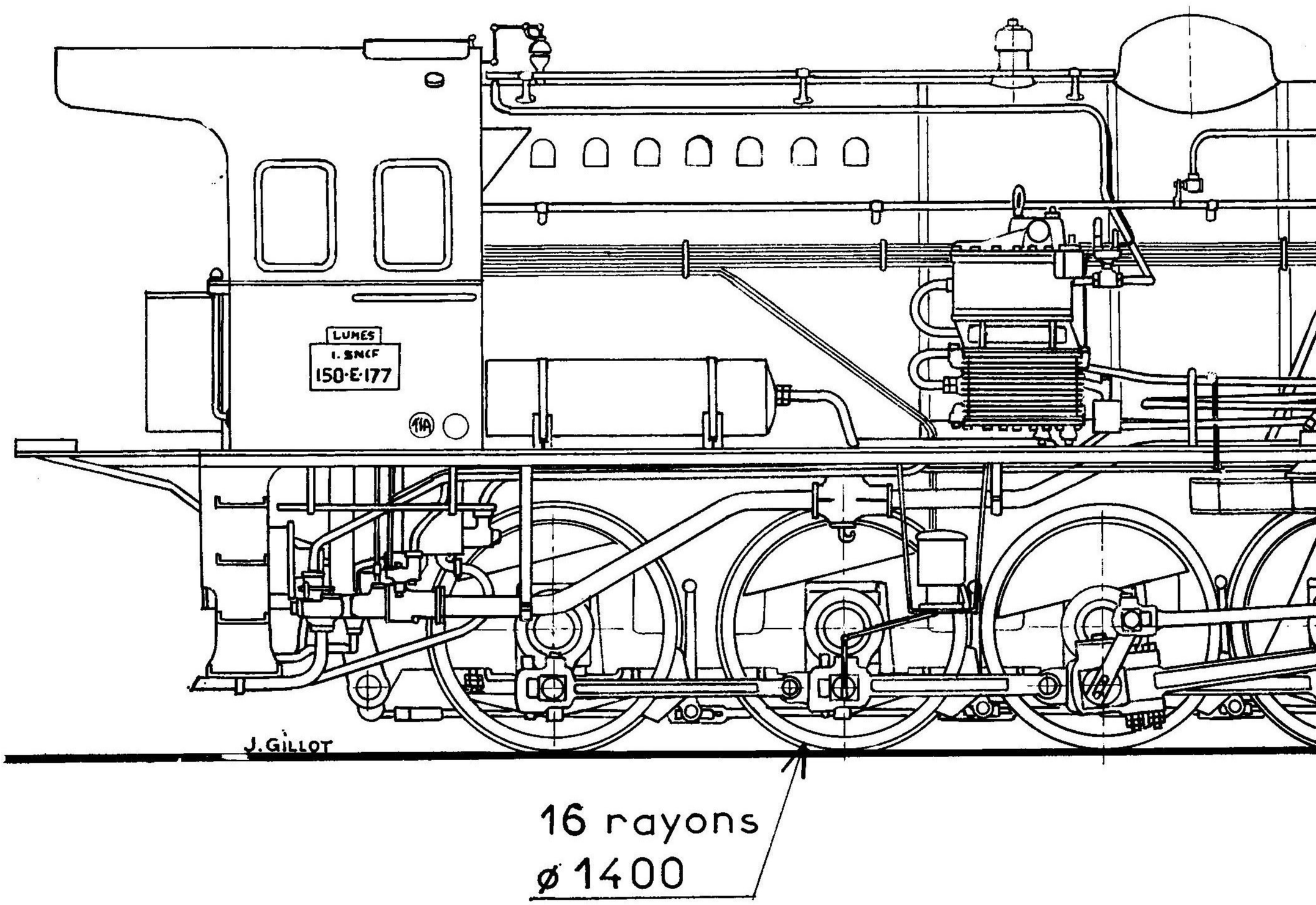
Document J. GILLOT

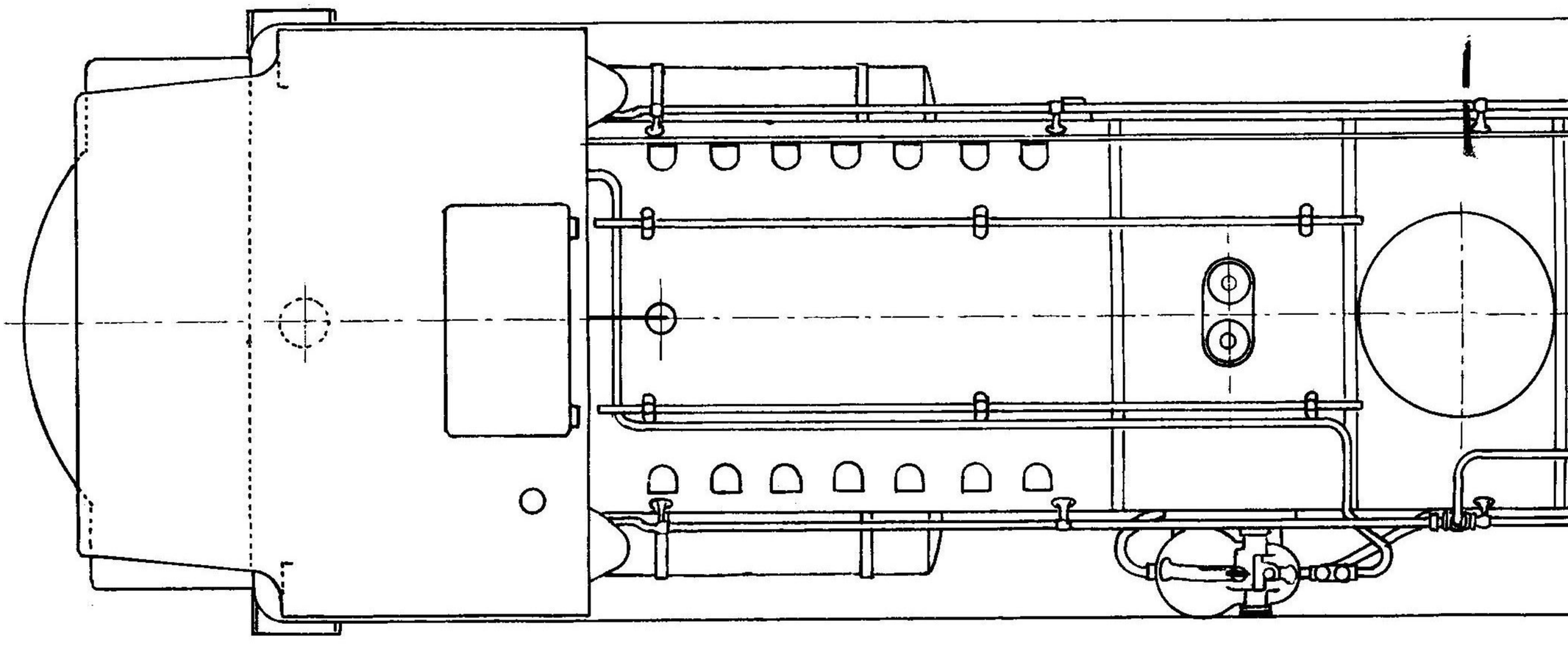
LIBRAIRIE ÉTRANGÈRE

les titres suivant sont actuellement disponibles aux Editions Loco-Revue, aux prix franco indiqués :

Dampflok-Archiv	45,- F	Adios viejas locomotoras	85,- F
Diesellok-Archiv	45,- F	Taschenbuch deutsche Dampflokomotiven ...	20,- F
Ellok-Archiv	49,- F	Taschenbuch deutsche Diesellokomotiv	20,- F
Triebwagen-Archiv	49,- F	Taschenbuch deutsche Schmalspurdampflokomotiven	20,- F
Kleine Modellbahn-Reihe Alba :		Taschenbuch deutsche Elektrolokomotiven	20,- F
1. 100 Gleisplane HO-TT-N - 2. Die Modellbahn-Werkstatt - 3. Schalten + Fahren - 4. Anlagenbau in der Praxis - 5. Modellbahn Elektro-Praxis - 6. So baut man Modell-Landschaft - 7. Modellbahn-Automatik + Elektronik - 8. Tips + Kniffe für Modellbahner - 9. Signalbuch für die Modellbahn - 10. Bahnhofe im Modell - 11. Modellbahn vor der Kamera - 12. Fahren + Rangieren a.d. Modellbahn - 13. Fahrstrassen, Stellwerke + Signale.		Taschenbuch deutsche Triebwagen	20,- F
		Lokomotiven und Triebwagen der Welt	35,- F
		Eisenbahnmuseen, Denkmalloks, Touristikbahnen	45,- F
Chaque titre : 14,- F (5 % de remise pour 5 à 10 exemplaires, 10 % à partir de 11 ex.)		Tempo 200, Eisenbahn heute (album photo ..	69,- F
		Les chemins de fer dans le Jura	69,- F
125 Jahre Henschel-Lokomotiven	52,- F	Vitznau-Rigi	62,- F
Elektrische Lokomotiven	60,- F	The history of the electric locomotive	73,- F
Lokomotiven der Republik Osterreich	71,- F	The Nickel Plate story	89,- F
Die Dampflokomotiven Jugoslawiens	63,- F	Our GM scrapbook, cartonné	41,- F
The steam locomotives of Yugoslavia	63,- F	dito, broché	28,- F
Chapelon, genius of french steam	39,- F	Headlight et markers	38,- F
Rails to the setting sun	73,- F	The railroad caboose	43.- F
Italia, locomotive a vapore	59,- F	Die Eisenbahn im 2. Weltkrieg :	
La ferrovia Trieste-Buie-Parenzo		Tome 1 : Rader müssen rollen	74,- F
		Tome 2 : Deutsche Kriegslokomotiven 1939-45	63,- F
		les deux ensemble	132,- F

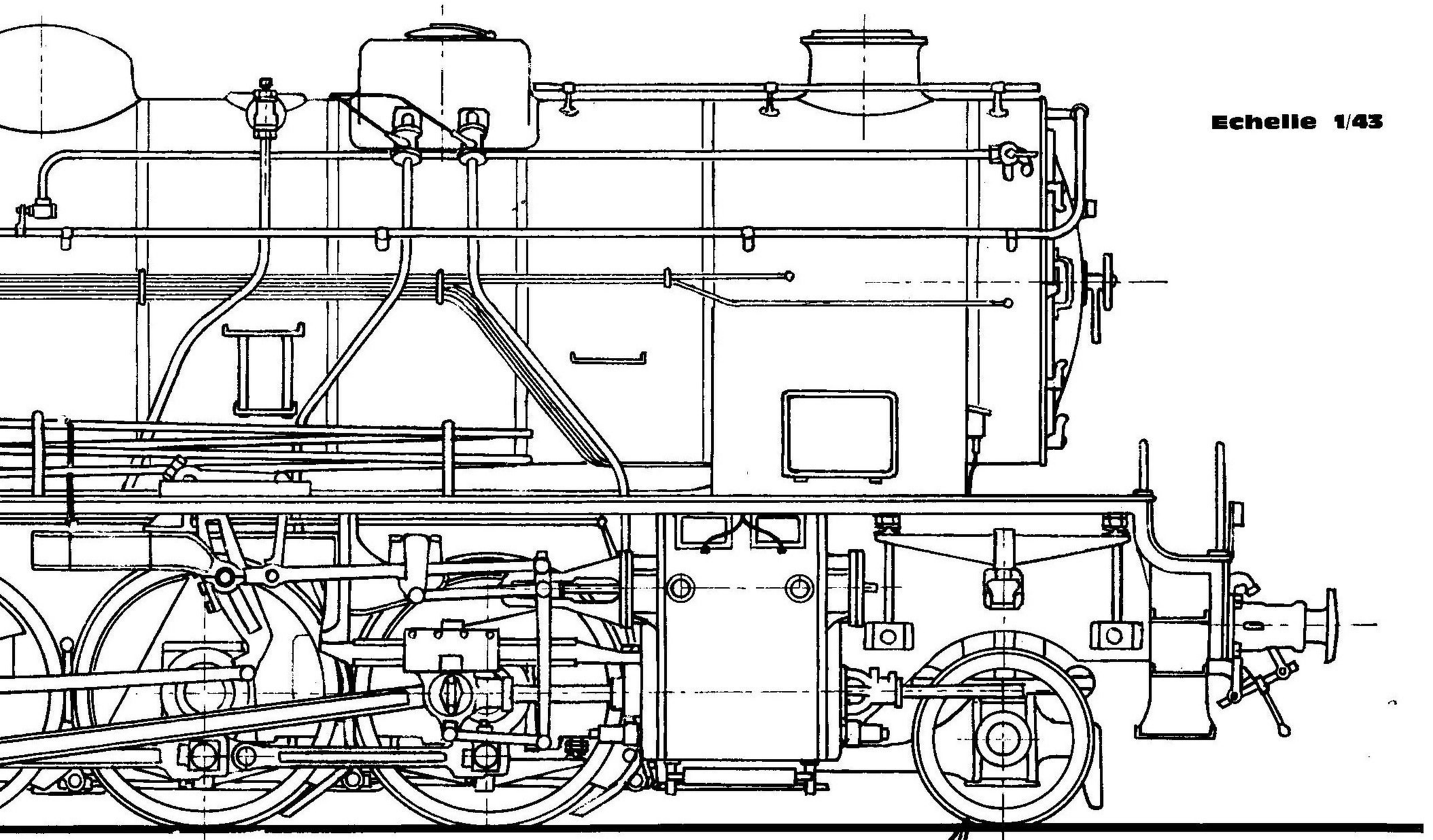
LE PLAN DU MOIS (suite) Locomoti



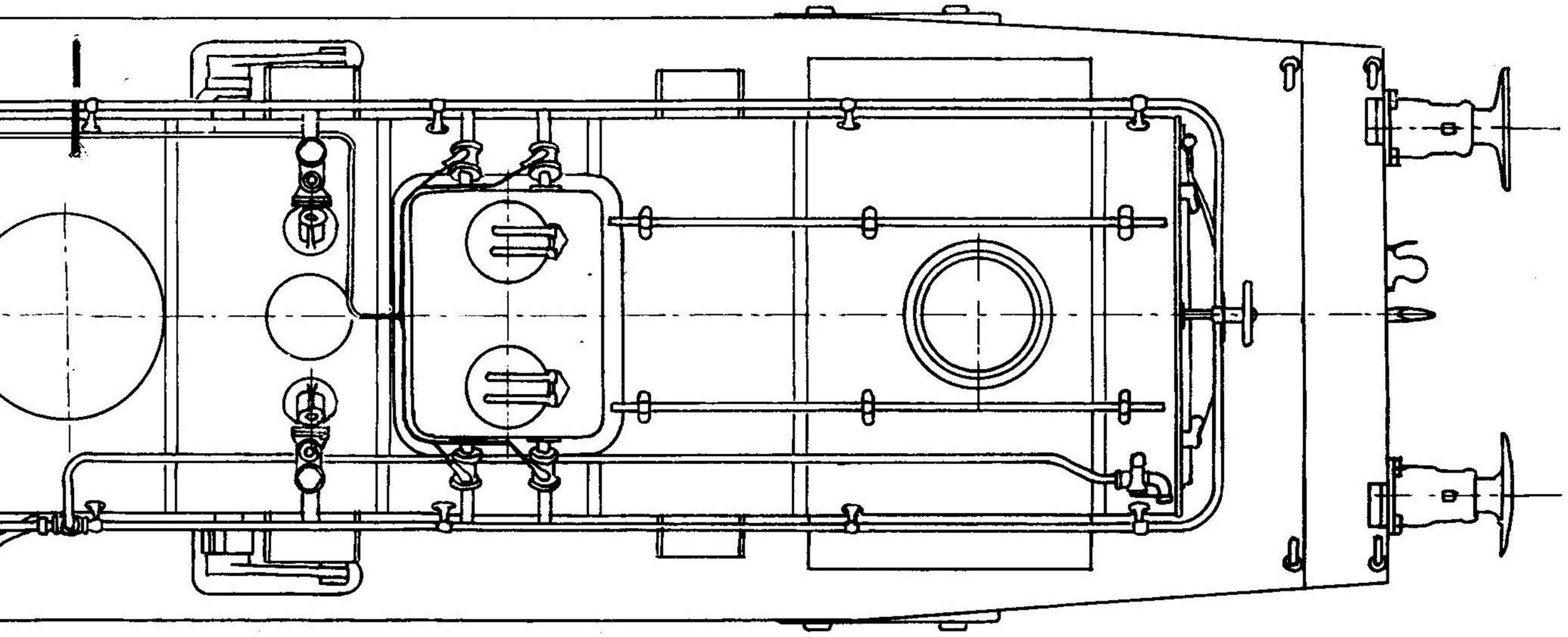


comotives à vapeur S. N. C. F. 1 150 - E - 1 à 203

Echelle 1/43



8 rayons
ø 920



 Imprimé en France - I.O.V. Vannes

1855-57 - Ancienne Cie de l'Ouest - Locomotive « rapide » type 021-229 « Lion ».